

PRIX DE L'ABONNEMENT
POUR LYON et le DÉPARTEMENT DU RHÔNE.

16 francs pour trois mois,
32 francs pour six mois,
64 francs pour l'année.

Hors du DÉPARTEMENT, 1 f. de plus par trimestre.

Le numéro : 25 c. — Annonces : 25 c. la ligne.



LE CENSEUR,

JOURNAL DE LYON.

ON S'ABONNE :

À LYON, au Bureau du Journal, rue des Célestins, n° 6, au 1^{er}.

À PARIS, chez MM. LEJOLIVET et COMP^o, directeurs de l'Office-Correspondance, rue des Filles-Saint-Thomas, n° 5, place de la Bourse, et chez M. DEGOUVE-DENUNCQUES, rue Lepelletier, 3.

Les lettres et envois concernant la rédaction doivent être adressés, francs de port, à M. RITTIEZ, rédacteur en chef du journal.

LE CENSEUR paraît tous les jours excepté le mardi — Il donne les nouvelles VINGT-QUATRE HEURES avant les journaux de Paris.

Lyon, 13 juin 1845.

On ne discute plus le budget que pour la forme. Quand le moment est arrivé d'accorder au ministère les treize cents millions qui lui sont nécessaires pour nous gouverner, ou veut aller vite, et on ne fait qu'effleurer les questions les plus graves. Bon gré, mal gré, la presse est bien obligée de suivre le mouvement qui lui vient de la chambre, de passer sous silence les faits les plus graves et les plus décisifs, et d'attendre quelque occasion opportune pour occuper l'opinion. Le budget des affaires étrangères pouvait donner lieu à une discussion sérieuse; c'est à peine s'il a amené de la part de l'opposition quelques observations. M. Billault, dans la séance du 10 juin, a fait le tour du monde avec une merveilleuse facilité; il a tour à tour entretenu la chambre de la Suisse, de l'Espagne, des Druses et des Maronites, sans oublier le Texas; on pense bien qu'il s'est attaché également à notre position vis-à-vis du Maroc et de la reine Pomare.

Chacun des points abordés par M. Billault aurait mérité une discussion grave. C'est ce qui n'a pas eu lieu. Pour notre compte, nous n'aimons pas qu'on parle légèrement de nos affaires extérieures, et qu'on se borne à des aperçus; on donne de la sorte trop beau jeu au ministère et on lui assure un succès: c'est ce qui est arrivé dans la discussion soulevée par M. Billault. M. Guizot, qui a pris la parole après lui, s'est emparé de sa méthode expéditive, et a répondu fort sommairement à toutes les interpellations qui lui avaient été adressées. Il a répondu par des banalités. Pour ce qui concerne la Suisse, nous avons agi avec d'excellentes intentions, nous lui avons toujours donné des preuves manifestes de bonne amitié, nous continuerons. Pour l'Espagne, nous maintiendrons avec elle nos rapports de bon voisinage comme par le passé; l'abdication de don Carlos ne changera rien à notre politique.

M. Guizot a assuré que les principales difficultés étaient écartées dans la question de Taïti, — nous verrons bien, — et quant au Maroc, il a promis de faire respecter notre dignité en ce pays comme partout ailleurs. Cette assurance ne nous donne guères d'espoir, car nous avons trop souvent vu le cabinet s'abaisser devant l'Angleterre pour penser qu'il finira par agir avec quelque fermeté, soit en Afrique, soit ailleurs. Le nouveau traité sur le droit de visite ne pouvait pas être mis de côté par M. le ministre des affaires étrangères: c'est son triomphe; aussi en a-t-il entretenu la chambre assez longuement. On sait bien cependant que s'il a obtenu des modifications aux traités sur la traite des noirs, ce n'est qu'après avoir été contraint par des votes successifs de la chambre de demander leur révision.

Après ce discours, le budget des affaires étrangères a été voté au pas de course, et aujourd'hui les journaux ministériels vantent la haute raison de M. Guizot et s'extasient sur sa nerveuse et sévère éloquence. Ecoutez le *Journal des Débats*: à l'entendre, jamais M. Guizot n'a montré plus de hauteur de vues, plus de puissance de parole; il se félicite de ce que M. Billault lui ait fourni l'occasion d'exposer si magnifiquement notre situation extérieure.

Après le budget des affaires étrangères vient naturellement celui de l'intérieur. La chambre s'en est occupée dans sa séance du 11. Un incident s'est produit à l'occasion du chapitre des dépenses relatives aux gardes nationales: M. Lherbette a interpellé le ministre sur l'exécution de la loi sur la garde nationale. M. Duchâtel a tenu cette année le même langage que l'année précédente. « Le gouvernement, a-t-il dit, ne décline pas la responsabilité de ses actes. »

Ainsi, d'après M. Duchâtel, le ministère peut violer toutes les lois de l'Etat pourvu qu'il n'en décline pas la responsabilité. M. de Polignac, en signant les ordonnances du 25 juillet 1830, agissait aussi sous sa responsabilité; il savait bien qu'il s'engageait gravement. Nous aurons plus d'une fois l'occasion de revenir sur cette doctrine inconstitutionnelle et d'en signaler le danger. Il est bon que le pays sache bien qu'on ne respecte les principes de la légalité qu'autant qu'on les croit favorables au système qu'on veut faire prévaloir, et qu'on les viole dès qu'ils peuvent gêner et faire obstacle.

La chambre des pairs, dans sa séance du 11, a adopté la loi sur les fortifications par 92 boules blanches contre 10 boules noires. Après ce vote, M. de Montalembert a pris la parole pour interpellier le ministre de la justice sur ses intentions quant aux jésuites.

De nouvelles scènes de violence ont eu lieu hier au théâtre des Célestins. On a opéré des arrestations brutales, toujours en s'appuyant sur l'arrêté illégal de la mairie qui défend toute marque d'improbation et toute interpellation. A la manière dont cet arrêté s'exécute, on ne peut ni parler, ni éternuer, ni se mouvoir sans s'exposer à être tout de suite arrêté et expulsé. Il s'agissait hier d'interpellations adressées au régisseur afin de savoir si la direction songeait à compléter la troupe des Célestins et à remplir le vide existant par la retraite de plusieurs artistes. Ces interpellations étaient bien légitimes, le commissaire de police s'est refusé à ce qu'elles se fissent; de là des réclamations animées; de là ensuite l'ordre d'arrêter les spectateurs qui se permettraient de parler et de demander le régisseur. On voit que les choses sont poussées à une sévérité inouïe, inusitée. Pourquoi donc toutes ces rigueurs? A qui peuvent-elles servir? La direction se trompe, nous l'avons déjà dit, si elle croit qu'elle parviendra à imposer ses prétentions au public; elles sont mal fondées. Nos deux théâtres doivent être constamment ouverts; ils le seront, ou le traité qui lie la direction à la ville sera résilié. Si elle trouve ses charges trop lourdes, qu'elle se retire. D'ailleurs, qu'elle sache bien qu'on ne peut pas forcer le public à subir de mauvais acteurs et une direction inintelligente; on peut essayer des moyens violents, mais ces moyens sont bien vite usés.

Après les arrestations opérées hier soir, les spectateurs, fatigués de l'arbitraire qui règne dans nos théâtres, se sont concertés et ont adopté une pétition tendant à demander le retrait de l'arrêté de la mairie qui a occasionné jusqu'à ce jour tant de désordres. Cette pétition est déjà couverte de nombreuses signatures; elle doit être présentée aujourd'hui même à M. le préfet, et on croit généralement qu'il y fera droit.

Voici le texte de cette pétition :

« Monsieur le préfet,
» Les soussignés, tous habitués des théâtres de Lyon, ont l'honneur de vous exposer :

» Qu'une faible partie d'entre eux s'étant rendue à la représentation donnée aux Célestins le mercredi 11 courant, ils se sont adressés à M. le commissaire de police de service pour obtenir l'autorisation d'interpellier le régisseur à l'occasion de différentes lacunes qui menacent de se prolonger indéfiniment dans les emplois les plus importants du répertoire ;

» Qu'il leur a été répondu par M. le commissaire que, cette demande lui étant faite par une trop petite quantité de spectateurs, il ne pouvait y déférer, mais qu'il y serait fait droit si une majorité plus considérable se déclarait ;

» Que, venus ce soir en grand nombre dans la même intention, et ayant de nouveau appelé le régisseur, toujours dans le seul but ci-dessus exprimé, M. le commissaire, contrairement à sa promesse solennelle et publique d'hier, a invoqué l'article d'un arrêté municipal qui interdit aux spectateurs toute communication avec le régisseur, et a menacé de sévir contre ceux qui ne tiendraient pas compte de cet avertissement ;

» Qu'immédiatement après cette menace, deux arrestations ont été opérées, dont l'une a frappé une personne, M. Cotton, que tous les soussignés affirment être complètement restée étrangère aux événements de la soirée ;

» Que, quant à l'autre arrestation dont M. Yvrard a été la victime, le fait qui lui est reproché est absolument celui dont tous les soussignés se sont rendus coupables, et dont ils s'empressent d'accepter la responsabilité solidaire ;

» Qu'enfin leur coalition, si telle doit être considérée leur démarche au théâtre, n'a d'autre but, Monsieur le préfet, que de provoquer de votre juste et bienveillante administration le retrait de l'article ci-dessus rappelé de l'arrêté, ou l'adoption d'une mesure qui permette à la portion du public fréquemment assiduellement les théâtres, dont elle est, par conséquent, la principale ressource, d'interpellier, dans de sages limites, les régisseurs toutes les fois qu'il y aura un intérêt bien réel.

» Ils osent attendre de votre justice, Monsieur le préfet, le prompt et heureux résultat de la requête qu'ils ont l'honneur de vous présenter avec l'expression de leur considération. »
(*Suivent les signatures.*)

Chambre des Députés.

Fin de la séance du 10 juin.

BUDGET DES DÉPENSES.

M. GUIZOT continue sa réponse à M. Billault.

Maintenant, je reviens en Europe. C'est surtout la Suisse qui a occupé l'honorable membre. Notre amitié pour ce pays n'a point été altérée; il avait paru au gouvernement que l'organisation des corps francs était une mesure détestable et dangereuse. Il a dû le dire à la Suisse avec franchise et fermeté. Les honnêtes gens, les conservateurs, les gens du juste-milieu, les gens du parti modéré sont timides dans le moment du péril, ils ont peur, ils s'enferment chez eux. (Hilarité prolongée.)

Eh bien! nous avons voulu, par un langage net et énergique, réveiller l'esprit des gens modérés en Suisse, nous avons voulu les avertir du danger; voilà ce que nous avons voulu faire, et les esprits sages nous conservent une profonde reconnaissance. (Dénégations aux extrémités. — Adhésion au centre.)

De la Suisse je passe à l'Espagne. L'abdication de don Carlos ne change rien à la situation de l'Espagne et à la politique de la France. Aujourd'hui, comme il y a huit jours, le roi d'Espagne, la reine d'Espagne, pour la France, c'est la reine Isabelle. Quant à la question de mariage impliquée dans le discours de l'honorable préopinant, c'est une question espagnole. L'indépendance de l'Espagne est entière et respectée sur cette question-là. Nous avons confiance dans les lumières, dans les bons sentiments de la nation espagnole et de son gouvernement. Nous avons la confiance qu'il comprendra que le mariage de la reine avec un prince doit resserrer les liens de l'Espagne avec la France, avec la France actuelle, avec la France constitutionnelle, avec la France de juillet. (Mouvements divers.)

J'ai répondu au préopinant sur les affaires qu'il a passées en revue. Il en est une qui lui a paru en meilleur état, c'est la solution de la question du droit de visite dont il ne fait pas honneur au ministère. Ce qui résulterait de son discours, c'est que l'opposition a mené la chambre. (Bruyantes interruptions.)

M. DUPIN: Non! c'est la chambre tout entière, qui a mené le cabinet. Bruit. — Interpellations confuses.) Et la preuve, c'est que les amendements posés au ministère sont partis des bancs de la majorité.

M. GUIZOT: La chambre tout entière, en adoptant l'amendement de l'honorable M. Jacques Lefebvre, a manifesté son sentiment. Le gouvernement a dû en tenir et en a tenu compte.

Je termine en donnant un nouveau démenti à des accusations souvent répétées, mais qui doivent être chaque jour démenties puisqu'elles sont chaque jour reproduites. La dignité, l'honneur du pays sont, dit-on, compromis. Cela est faux. (Allons donc! Allons donc!)

Sortez de ce pays, voyez, entendez ce qu'on dit de nous, et vous serez convaincus que notre politique est partout honorée et respectée. Le parti conservateur peut continuer en toute sécurité l'œuvre qu'il a commencée; cette œuvre ne peut tourner qu'à la grandeur et à la force du pays. (Agitation prolongée.)

Les deux premiers chapitres sont adoptés.

« Chap. 3. Traitement des agents politiques et consulaires, 5,526,800 f. »

La commission propose une réduction de 134,000 fr. — Adopté.

« Chap. 4. Traitement des agents en inactivité, 50,000 fr. » — Adopté.

Les derniers chapitres du budget des affaires étrangères sont adoptés sans discussion.

La séance est levée.

(Correspondance particulière du Censeur.)

Séance du 11 juin.

PRÉSIDENCE DE M. SAUZET.

La séance est ouverte à une heure et quart.

Le procès-verbal est adopté.

M. DUCHÂTEL, ministre de l'intérieur, présente un projet de loi d'intérêt local.

M. CUNIN-GRIDAIN, ministre du commerce, présente un projet portant que les eaux minérales pourront être déclarées d'utilité publique, et réglant, dans ce cas, le mode de leur expropriation.

M. CORNE dépose sur le bureau une pétition revêtue de 365 signatures, et réclamant contre l'exercice employé par les contributions indirectes. L'ordre du jour appelle la discussion du budget du ministère de l'intérieur.

« Chap. 1^{er}. Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale, 878,000 fr. » — Adopté.

« Chap. 2. Matériel et dépenses diverses des bureaux, 228,900 fr. »

M. DELESPAUL présente une observation sur un crédit partiel de 5,000 f. destiné aux impressions lithographiques, et que la commission elle-même

Feuilleton du Censeur. — 14 Juin.

CHRONIQUE THÉÂTRALE.

LE NOUVEL ARRÊTÉ DE M. LE MAIRE. — LES DÉBUTS.

Les arrêtés de M. le maire ont le sort des oracles de la sibylle de Cumès, ce qui ne l'empêche pas d'en rendre à tous les vents. Vous donc, bons bourgeois de la bonne ville de Lyon, vous tous, manants et vilains, clercs et écoliers, et vous tous, de l'aune et de la basoche, écoutez :

« Nous, maire de la ville de Lyon,
» Considérant que les dernières représentations au Grand-Théâtre ont été violemment troublées et que le premier devoir de l'administration est de prendre des mesures nécessaires au maintien de la tranquillité publique ;

» Considérant, d'ailleurs, que, par suite de la résiliation des engagements contractés avec divers artistes, la direction théâtrale se trouve en ce moment dans l'impossibilité de faire représenter au Grand-Théâtre tous les genres de spectacle qui lui sont imposés par l'acte qui la lie à la ville ;

» Avons arrêté :

» Le Grand-Théâtre est provisoirement fermé. »

Des désordres ont eu lieu, des représentations théâtrales ont été troublées. A qui la faute? Avant de faire un second arrêté, l'autorité municipale aurait dû songer qu'elle n'a pas toujours la main heureuse dans ces sortes de matières. Le premier arrêté est une illégalité, le second une maladresse. Dans le premier se trouve la faute, dans le second l'aveu de cette faute. Oui, il est du devoir de l'autorité de réprimer le désordre partout où il se rencontre; à ce titre, elle doit se réprimer elle-même, réprimer son premier arrêté, car la cause des désordres c'est l'arrêté de M. le maire. Le public a conservé de tout temps le droit de se manifester dans le choix des artistes; vous aurez beau dire et beau faire, ce droit est consacré et demeurera toujours plus fort que vous.

Si donc il ne peut plus témoigner son opinion par des moyens honnêtes et décents, si, au lieu d'user de son droit, il est obligé de réclamer contre votre abus, de vous interpellier au milieu de votre arbitraire, de résister à la

brutalité de vos agents, encore une fois, à qui la faute? Vous outrepasser vos pouvoirs. J'ai le droit de protester et je proteste. Vous êtes un ravisseur, et je crie haro sur vous; et si mes cris réveillent en sursaut mon honnête voisin, ce n'est pas à moi qu'il s'en prendra d'avoir troublé son sommeil. Les désordres viennent donc de votre arbitraire; et si le Grand-Théâtre est fermé, si le public est privé d'une partie de ses plaisirs, si la ville paie gratuitement une lourde subvention, si des malheureux artistes se trouvent sans moyens d'existence, c'est vous, Monsieur le maire, qui l'avez voulu.

Il est vrai que vous appuyez encore la fermeture du Grand-Théâtre sur cette autre raison: que, par suite de la résiliation des engagements contractés avec divers artistes, la direction théâtrale se trouve dans ce moment dans l'impossibilité de faire représenter au Grand-Théâtre tous les genres de spectacle qui lui sont imposés par l'acte qui la lie à la ville. Pourquoi la plupart des artistes ont-ils résilié? Parce qu'ils ont été jugés insuffisants, incapables; parce qu'on les a mal choisis, ou, plutôt, parce qu'on ne les a choisis tels qu'en se reposant sur votre arrêté qui excluait le public de tout contrôle à leur égard. Et puis, vous avez si bien dit que les entreprises théâtrales n'étaient après tout que des opérations commerciales, que le directeur a profité de vos bonnes intentions, et s'est livré, suivant vos conseils, au courant des spéculations. Il a cru pouvoir compter avec vous seul, et en cela il s'est trompé; il a cru pouvoir profiter de l'état d'impuissance auquel on voulait réduire le public, et il a spéculé sur l'abandon que vous lui faisiez des droits de chacun.

C'est donc encore grâce à vous, grâce à votre arrêté que nous avons vu sur notre scène cette ridicule exhibition de médiocrités de toute espèce. La mystification a été tellement grande que vous-même, monsieur le maire, qui mystifiez si bien le public, en avez éprouvé du dépit; car, vous le savez, pas un seul acteur, un seul, entendez-vous? n'a été jugé digne de tenir son emploi sur notre première scène. Ne parlez pas ici de malveillance de la part du public; ne dites pas non plus que l'on ne peut pas prévoir le succès ou la chute d'un artiste. Cela peut arriver quelquefois, nous le savons; mais qu'un débutant n'ait réussi, c'est ce que l'on n'explique et ne peut expliquer que par la confiance sans bornes que le directeur avait en votre arbitraire. Votre dernier arrêté se traduit donc ainsi :

« Nous maire de la ville de Lyon,
» Avons arrêté la fermeture du Grand-Théâtre, à la suite de désordres provoqués par l'illégalité de notre premier arrêté, et à la suite de la spécu-

lation et du mépris que nous avons fait de l'art en livrant notre scène à des acteurs au rabais. »

Ce que nous disons là, tout le monde le répète. Nous avons pour nous le droit et le bon sens. Pour vous défendre dans ce combat que vous livrez à tous vos concitoyens, quelles sont vos armes? où puiser-vous votre appui? Votre commission, montrez-la. Un seul membre en fait partie, et ce membre n'a accepté ses fonctions que pour avoir le plaisir de vous dire que vous avez mal fait.

Vous n'avez pu trouver neuf membres, neuf justes dans la bonne ville de Lyon, et cependant vous êtes entouré d'agents actifs, infatigables, qui dans toute autre circonstance vous auraient donné des preuves d'un dévouement sans bornes. Le vide s'est donc fait autour de vous, et vous avez trouvé la solitude parmi les vôtres; pas une voix, pas un écho. Ceux qui parlent accusent, et ceux qui se taisent condamnent par leur silence. Qu'est donc devenu ce pourfendeur d'autrefois, ce brave qui marchait la visière baissée et bataillait à travers les colonnes du Rhône, frappant d'estoc et de taille, comme don Quichotte à travers les ailes du moulin? Quoi! la voix de M. le maire n'arrivera-t-elle pas jusqu'au fond de la tente de ce paladin endormi après les fatigues de la lutte? Ou bien devons-nous l'accuser d'un lâche abandon? Tu quoque, Brute!

Il est vrai qu'à défaut de force morale, vous avez une force qui vous appartient à vous seuls, et vous comptez fortement sur elle. Vos agents sont là, toujours prêts, l'oreille attentive et les mains impatientes. Allons, Messieurs, faites votre devoir: empioinez, empioinez tout le monde, la police saura bien reconnaître les siens. Couvrez l'arbitraire de vos maîtres de votre gentillesse et de votre amabilité; essayez vos petits systèmes d'intimidation; intronisez vos petites tyrannies; faites preuve de bonne volonté et de dévouement, cela vous sera compté un jour. Quel grand dommage que le public, ce sot animal, n'ait pas un seul musée! Comme vous le muséleriez d'un seul coup! Patience, patience, mes maîtres, cela arrivera peut-être un jour; mais, en attendant, ajournez vos colères intempêtes qui ne font que témoigner de votre dépit. Vous avez de nombreux auxiliaires, nous le savons, des commissaires, des agents, des municipaux, des employés de la haute et de la basse police, les uns qui vivent au jour, les autres qui se cachent dans l'ombre. Mais à quoi bon nous montrer sur quel système de peur, sur quels rouages mystérieux vous faites mouvoir votre pouvoir? Cachez vos plaies et vos misères, et ne les étalez pas ainsi aux regards du public: cela ne peut lui inspirer que de la répugnance ou du mépris.

a blâmé, en disant que ces impressions pourraient être renvoyées à l'imprimerie royale.

M. LE RAPPORTEUR dit que la commission s'est contentée de donner un avis; plus tard, s'il n'est pas écouté, elle prendra d'autres mesures.

M. DUCHATEL, ministre de l'intérieur: Il est des cas qui demandent beaucoup de secret et de célérité, et la presse lithographique, dans ce cas, est bien préférable à la voie de l'impression ordinaire.

Le chapitre est adopté.

« Chap. 5. Indemnités de réforme et subvention à la caisse des retraites des employés, 188,000 fr. » — Adopté.

« Chap. 4. Archives du royaume, 405,000 fr. »

M. LHERBETTE exprime le vœu que les archives des ministères soient centralisées, d'après les intentions de la chambre.

M. DUCHATEL répond que le gouvernement prendra en grande considération les intentions de la chambre.

Le chapitre 4 est adopté.

« Chap. 5. Dépenses secrètes ordinaires de police générale, 932,000 f. » — Adopté.

« Chap. 6. Dépenses du personnel des lignes télégraphiques, 956,900 f. »

M. GLAIS-BIZOIN se plaint des traitements nouveaux que l'administration des télégraphes s'est fait donner. Le ministère a demandé pour l'administration des choses inadmissibles, contre lesquelles on s'est récrié; mais en repoussant ces énormes demandes, on a toujours accordé quelque chose.

M. DUCHATEL répond que cinq directions nouvelles ont dû être créées, et qu'il a fallu ajouter 40,000 f. au chapitre. Si M. Glais-Bizoin connaît un moyen de créer des emplois utiles sans les rétribuer, il est prié de le communiquer à l'administration.

M. GLAIS-BIZOIN ajoute que des élèves inspecteurs des télégraphes touchent 1,200 f., lorsque de malheureux instituteurs primaires n'ont que 2 ou 500 f.

M. BENOIST: Ne pourrait-on mettre les télégraphes au service de l'industrie privée?

M. DUCHATEL: Ce serait un privilège pour certains industriels; il vaut mieux laisser les télégraphes dans les mains du gouvernement.

Le chapitre est adopté.

« Chap. 7. Dépenses du matériel des lignes télégraphiques, 137,500 f. » — Adopté.

« Chap. 8. Dépenses générales du personnel des gardes nationales, 147,000 f. »

M. LHERBETTE: M. le ministre, l'an dernier, lorsqu'on l'a interpellé sur la non-réorganisation des gardes nationales dissoutes, n'a pas jugé à propos de faire de réponse. Je lui adresserai une interpellation semblable, et s'il jugeait à propos de garder le même silence, j'y verrais un symptôme fâcheux, un égal dédain pour la chambre et pour les gardes nationales.

M. DUCHATEL: Il n'y a pas de dédain de ma part ni pour les gardes nationales, ni pour la chambre. Les dissolutions de gardes nationales remontent à 1834; je les prends sous ma responsabilité. (Violents murmures.)

M. LHERBETTE: La chambre ne peut admettre une pareille réponse. Le ministère actuel répond, non de la dissolution, mais de la non-réorganisation des gardes nationales. Il y a là, je le répète, dédain pour la chambre, dédain pour les gardes nationales. S'il n'y a pas dédain, pourquoi ne réunissez-vous pas les gardes nationales existantes? (Murmures.)

Comment! lorsque la charte est placée sous la protection de ces milices citoyennes, on murmure parce que je demande qu'on ne les traite pas avec ce mépris! Le ministère a dit que l'armement des fortifications était bien accueilli par l'opinion; pourquoi n'a-t-il pas saisi l'occasion de s'en assurer en passant une revue? Pourquoi n'a-t-il pas saisi l'occasion de recueillir l'approbation de la garde nationale de Paris, au sujet du projet de dotation? (Murmures.)

M. DUCHATEL: La question des revues n'est pas de la compétence des chambres, elle ne regarde que le gouvernement. J'ajouterai que ce n'est pas dans une réunion de gardes nationales que le gouvernement cherchera l'expression de l'opinion publique.

Au centre: Très-bien!

M. LHERBETTE donne quelques explications sur ce qu'il vient de dire.

M. FERDINAND DE LASTEYRIE: Pour ma part, je n'accepte pas les dernières paroles de mon honorable collègue M. Lherbette; je leur trouve d'ailleurs l'inconvénient d'écartier le débat la question vraiment sérieuse. Voici comment peuvent se résumer les paroles de M. le ministre: « Le gouvernement peut seul apprécier les circonstances qui rendent nécessaire une dissolution de garde nationale, il peut seul apprécier les circonstances qui rendent possible une réorganisation. » Sans examiner ce qu'il y a de spécieux ou non dans cette réponse, je prendrai la liberté d'adresser deux questions à M. le ministre. Le ministère prévoit-il le moment où il pourra réorganiser les gardes nationales dissoutes? La responsabilité du ministère doit-elle s'en aller avec celle de tous les ministères qui l'ont précédé?

M. LE MINISTRE répond qu'il n'a rien à dire quant à la première question. (Rires ironiques à gauche.) Quant à la seconde, M. le ministre dit que le gouvernement ne décline pas plus la responsabilité des actes de ses successeurs que la responsabilité des siens.

M. GUSTAVE DE BEAUMONT: C'est une question de constitutionnalité très-grave. Comment! on reproche au gouvernement d'avoir violé la loi, et il ne repousse pas ce reproche! Je comprends des circonstances extraordinaires où la loi peut n'être pas observée, et où le gouvernement peut venir dans cette enceinte le déclarer; mais alors le gouvernement en exposera les motifs, et la chambre les jugera. Mais que le ministère ne présente aucune explication sur une violation de loi qu'il avoue, c'est là, je le déclare, témoigner le plus grand mépris pour la chambre. (Très-bien!)

M. BUREAUX DE PUZY: Un des boulevards de la France, Strasbourg, a vu sa garde nationale dissoute en 1832. Depuis, la réorganisation a été autorisée, mais les obstacles sont venus alors de l'autorité municipale. Ou il y avait danger, ou il n'y en avait pas. S'il y avait danger, le ministère

devait tenir la main à ce que la garde nationale ne fût pas réorganisée, et informer la chambre de ses motifs; dans l'autre cas, le ministère devait faire exécuter la loi. Le ministère a donc manqué de toute manière à tous ses devoirs.

A gauche: Le ministre ne répond pas, c'est qu'il accepte ces conclusions. Cet incident n'a pas d'autres suites. Le chapitre est adopté.

« Dépenses générales du matériel des gardes nationales, 26,000 fr. »

M. DELESPAUL combat l'exagération de cette somme qui ne saurait être totalement employée et ne pourrait donner lieu qu'à une annulation de crédit.

Il propose une réduction de 16,000 fr. qui est rejetée après quelques observations de MM. Duchâtel et Bignon.

« Dépenses relatives à la surveillance de la librairie venant de l'étranger, 18,000 fr. » — Adopté.

« Etablissements des beaux-arts, 472,000 fr. »

La commission propose sur cette allocation une réduction de 16,000 fr.

M. FULCHRON: Plusieurs villes manufacturières ont établi des écoles de dessin d'ornementation en vue d'être utiles au commerce et aux manufactures. Ces écoles sont devenues des académies de beaux-arts, d'où il sort chaque année des jeunes gens qui viennent mourir de misère à Paris. Il faut ramener ces écoles au véritable but de leur institution. Pour cela, il faudrait créer un inspecteur qui les visiterait et s'assurerait que les élèves qui y sont admis se bornent à étudier le dessin d'ornementation. Cet inspecteur existe, à vrai dire, sans avoir toutefois les attributions spéciales que je voudrais lui voir donner; mais la commission propose la suppression du traitement de cet inspecteur; comme je le crois utile, je demande, moi, le maintien du traitement.

Il est quatre heures et demie, la séance continue.

Bulletin de la Bourse de Paris du 11 juin 1845.

Trois pour cent.....	84 1/2	Caisse Lafitte.....	1125 »
Quatre pour cent.....	» »	Obligations de Paris.....	1467 50
Quatre et demi pour cent.....	» »	CHEMINS DE FER.	
Cinq pour cent.....	122 20	Saint-Germain.....	1122 50
Emprunt de 1844.....	» »	Versailles (rive droite).....	593 75
Trois pour cent belge.....	» »	— (rive gauche).....	360 »
Quatre 1/2 p. 0/0 belge.....	102 »	Paris à Orléans.....	1217 50
Cinq pour cent belge.....	106 1/4	Paris à Rouen.....	1106 25
Cinq pour cent napolitain.....	» »	Rouen au Havre.....	870 »
Cinq pour cent romain.....	104 1/4	Avignon à Marseille.....	1047 50
Cinq pour cent portugais.....	» »	Strasbourg à Bâle.....	275 75
Trois pour cent espagnol.....	59 »	Orléans à Bordeaux.....	713 »
Deux 1/2 p. 0/0 hollandais.....	» »	Orléans à Vierzon.....	820 »
Banque de France.....	5520 »	Amiens à Boulogne.....	615 »
Comptoir Ganneron.....	1150 »	Bordeaux à La Teste.....	» »
Banque belge.....	635 »	Montreuil à Troyes.....	552 5

RAPPORT

Fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif aux chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon, par M. J. Dufaure, député de la Charente-Inférieure.

(Suite et fin.)

Art. 12. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder 3 centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 13. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales et des rivières ou canaux de navigation ou de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables et flottables.

Art. 14. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de 5 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sur les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 16. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les

ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Art. 17. Les percés ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront 7 mètres 40 centimètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 30 centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentent des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 18. Les puits d'aération et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 19. La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 30 kilogram. par mètre courant.

Art. 20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie. La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 5 mai 1844.

Art. 22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

Art. 23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 24. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par ses moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 25. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service les dites parties de chemin de fer et percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ses réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 26. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 27. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministères de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires.

Vous êtes bien imprudents, ou plutôt vous êtes bien faibles.

Avouez-le, Monsieur le maire, la position devient embarrassante, et, pour en sortir, il vous faudra encore au moins un arrêté.

Pendant ce temps, que se passe-t-il aux Célestins? Ce théâtre autrefois si actif, qui aspirait la vie par toutes ses soupapes, qui produisait tous les dix, quinze jours, quatre ou cinq vaudevilles nouveaux, au grand désespoir de l'acteur éssoufflé et de la critique continuellement en arrêt devant ce flux et reflux de productions éphémères qui ne paraissaient que pour céder la place à d'autres qui étaient à leur tour entraînées dans le torrent de la consommation; eh bien! ce théâtre a perdu sa vivacité, son esprit et sa gaîté d'autrefois, il est devenu triste et maussade, et si quelquefois il remue et s'agit péniblement, ce n'est plus qu'un mouvement fébrile qui accompagne cet état de consomption et de marasme dans lequel il se meurt lentement. Lui qui se parait si bien, qui était si frais et si coquet, voyez-le couvert d'habits usés jusqu'à la trame, de vieux galons, de vieilles perruques, lui qu'on croyait si jeune; voyez-le en compagnie du Bourgeois de Saardam, du Chevalier du Guet. Pour le servir, ne lui donne-t-on pas cet imbécile de Lafleur, comme s'il était tombé dans l'enfance? et voilà qu'en prévoyant sa fin prochaine, on lui envoie coup sur coup, pour qu'il fasse pénitence, l'Aumônier du Régiment! Puis, quel dénuement dans l'intérieur de sa maison! Les banquettes sont usées, les velours râpés; les parois des murs sont recouvertes d'une couche huileuse; les tentures ont changé de couleur; les décors ressemblent à des châssis de fenêtre criblés par le vent; l'humidité saine de toute part, et il y a je ne sais quelle odeur de maison mortuaire qui, se mêlant à l'atmosphère épaisse par la fumée des quinquets, s'attache à vos habits et vous procure des nausées de dégoût.

Et, au milieu de tout cela, le cercle des amis s'est rétréci; des anciens serveurs de la maison, les uns ont disparu, les autres attendent ce qui doit advenir de la maladie. De nouveaux venus se sont présentés pour servir le malade, soit en qualité de médecins, soit en qualité d'infirmiers; mais, dans le trouble qui règne autour du lit du moribond, chacun s'embarrasse, se heurte, se coudoie, oublie son emploi pour s'emparer de celui d'un autre, se trompe d'ordonnance, confond les remèdes, et épuise chaque jour les forces du malade par excès de dévouement.

Voilà l'état de ce pauvre théâtre: disette d'acteurs, pas de répertoire, débuts suspendus, salle pleine et caisse vide, ce qui s'explique par la présence des agents et l'absence du public. Les spectateurs attendent; les acteurs se reposent dans la douce farniente du statu quo; le directeur ne sait plus où donner de la tête, et le caissier s'arrache les cheveux. L'autorité seule triomphe au milieu de ses agents.

— Sœur Anne, sœur Anne, ne vois-tu rien venir?

— Le ciel est noir et menace dans l'ombre.

— Sœur Anne, ne vois-tu rien venir?

En attendant la réponse, quelques mots sur les débuts. A vous d'abord, Madame Lefebvre, car, si quelquefois vous vous imposez au public, il est bien juste que la critique use avec vous de ses franchises.

M^{me} Lefebvre est une actrice d'un certain talent, d'une figure correcte, un peu sèche et sans expansion. La froideur de ses manières dort la mettre mal à son aise dans le vaudeville, qui aime avant tout la vivacité et l'entrain, qualités qui manquent complètement à M^{me} Lefebvre; et puis, rien de frais, rien de piquant, rien de ce je ne sais quoi qui pétille dans les yeux, sourit sur les lèvres, s'épanouit sur toute la figure, et sans lequel l'acteur perd tout charme et tout attrait. M^{me} Lefebvre est compassée, serrée et gênée dans ses mouvements. Sa voix, sympathique d'abord, devient ensuite, par défaut de variété dans les inflexions et les intonations, d'une monotonie qui mène à la langueur et au sommeil. Mais un ennemi irréconciliable et qui poursuivra cette actrice partout, c'est le couplet. M^{me} Lefebvre ne chante pas; elle psalmodie quand elle parle; lorsqu'elle chante, elle chevrote d'une voix aigre, éraillée et filandreuse. Or, enlevé au vaudeville son chant frais et coquet, dépouillez-le de ses couplets, et tout de suite il perd sa gaîté, son esprit et son entrain. Aussi M^{me} Lefebvre enlève-t-elle au vaudeville toute sa grâce et sa fraîcheur pour y laisser à la place cette tristesse et cet ennui qui s'exhalent de toute sa personne. Trop marquée pour le vaudeville, cette actrice ne l'est pas assez pour le drame; sa place serait à la comédie.

Ainsi donc, M^{me} Lefebvre ne suffit pas à son emploi de jeunes premières et ingénuités; elle le sait si bien, qu'à chaque instant elle sort de cet emploi, et menace sans cesse les voisins d'invasions nouvelles. A défaut de qualités qui lui sont nécessaires, M^{me} Lefebvre ne manque pas d'ambition et de petits moyens pour parvenir; nous verrons bien jusqu'où l'amour des grandeurs pourra la mener.

M^{lle} Augusta a résilié; M^{lle} Munié a fait de même. Nous attendons toujours les débuts de M^{lle} Fleury. On se lasse à la fin de la manière dont on traite le public. Aurait-on la prétention de supprimer l'emploi de Déjazet, un des plus importants du répertoire? Que l'affiche le dise alors, et on verra.

Un dernier mot sur la reprise de quelques ouvrages.

La Nuit aux Soufflets a dernièrement donné à M. Poirier le moyen de montrer des qualités dont l'administration ne semble pas se douter par l'abandon qu'elle a fait jusqu'ici de cet artiste plein de talent et qui mé-

rite bien qu'on s'occupe de lui. Dans la même pièce, Luguet s'est montré lui-même, et M^{me} Bucyct a mis, dans un de ces rôles qui lui vont si bien, beaucoup de fraîcheur et d'entrain.

Dans la reprise de la Belle et la Bête, M. Alexandre a compris avec beaucoup d'intelligence et composé avec beaucoup d'art et d'originalité un rôle très-difficile; il est seulement dommage que, pour le second, il n'ait pas eu M^{me} Wable, dont aujourd'hui M^{me} Fayolle nous fait oublier la mignardise et M^{me} Lefebvre la froideur.

Nous ne voulons rien dire des débutants du Grand-Théâtre avant qu'ils ne remontent sur la scène. Nous renvoyons également à un autre jour le compte-rendu du Mari à la Campagne, charmante comédie dont le succès a été complet. Seulement, puisque nous rencontrons dans cette pièce des acteurs aimés à plus d'un titre du public, saluons-les en passant: Vous d'abord, Monsieur Cossard, excellent comédien, homme des bonnes et vieilles traditions, qui comprenez l'art et devez vous trouver mal à votre aise au milieu des médiocrités dont on vous entoure; vous, Monsieur Polign, à qui il ne manque qu'un peu plus de chaleur; vous, Madame Desvignes, digne de mérite; vous enfin, Maria Lopez, soubrette agaçante qui avez l'œil si fripon et le minois si charmant.

M. Léopold... vous connaissez bien M. Léopold, cet acteur si... Mais qu'est ce donc que M^{lle} Caroline Levy?... A une autre fois M. Luguet... Sur ce, Nicolle, apporte-moi mes pantouffles et mon bonnet de nuit.

P. S. — Est-il vrai que les artistes du Grand-Théâtre se réunissent en société pour exploiter notre première scène, le théâtre des Célestins demeurant sous la direction de M. Fleury? La chose ne nous paraît pas possible, si la voie que l'autorité municipale a suivie jusqu'ici ne mène pas à la violation de tous les droits. D'abord, nous ne croyons pas que M. Fleury puisse abandonner une partie de son privilège. Les deux théâtres n'ont été livrés à son exploitation qu'à la condition que les bénéfices énormes que font les Célestins pussent être employés en partie à secourir le Grand-Théâtre dans les frais très-onéreux qu'exigent la formation d'une troupe digne de notre première scène et la création d'ouvrages nouveaux. Ces frais, le Grand-Théâtre, livré à lui-même, ne peut y suffire; il faut au directeur de disposer ainsi de nos théâtres, c'est vouloir le favoriser au détriment du public, qui ne jouira plus d'un spectacle convenable et des acteurs, qu'on laisse s'engager dans une entreprise qui ne peut être que périlleuse pour eux. Nous reviendrons du reste sur cette question.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement dans la caisse du receveur général du département du Rhône, conformément à l'article 55 ci-dessus. En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30. Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la somme de 10 millions de francs, déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 58, à titre de cautionnement, par la compagnie, deviendra la propriété du gouvernement, et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par dixième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la moitié de la troisième année, et faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par ledit cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et la section de Dijon à Chalon, ainsi que les parties des sections de Paris à Dijon et de Chalon à Lyon déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance sera prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'art. 36 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, le retard dans l'exécution des engagements financiers de la compagnie, ou l'interruption de l'exploitation, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1805.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. Toutefois, les traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, surveilleront l'exploitation du chemin de fer, seront payés sur les fonds du trésor.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consommer leur fumée et devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la seconde classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées avec rideaux.

Les voitures de toutes classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

Art. 35. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et qui ne pourra excéder cinquante ans à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne. Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, paiera comme 20 kilogrammes; entre 20 et 50, paiera comme 50 kilogrammes.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageur devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de 36 centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 36. Tout voyageur dont le bagage ne pèsent pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Art. 37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration qui prononcera définitivement.

Art. 38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne seront point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de 4,500 kilogr. ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 39. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tout paquet, colis ou excédant de bagage, pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagages ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de 50 kilogrammes d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de 50 kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 c.

Art. 40. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise; toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 41. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelques dénominations ou formes que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 33 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 42. Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujétis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujétis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 43. Les ingénieurs, commissaires royaux, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 44. Les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service,

seront transportées gratuitement par les convois ordinaires de la compagnie sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises un compartiment spécial de voiture pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service. La forme et la dimension de ce compartiment seront réglées par l'administration.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures du départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Il pourra y avoir, en outre, tous les jours, à l'allée et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont les heures de départ, soit de jour, soit de nuit, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics.

Ces convois, destinés au service général de la poste aux lettres, pourront parcourir toute l'étendue ou seulement une partie de la ligne du chemin de fer.

L'administration des postes fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions seront déterminées par l'administration des postes, devront pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations.

Il sera payé à la compagnie une rétribution qui ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre et par voiture en sus de la première.

Ces rétributions pourront être révisées tous les cinq ans et fixées de gré à gré ou à dire d'experts, sans pouvoir excéder le taux ci-dessus fixé.

La compagnie pourra placer, dans ces convois spéciaux, des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises. Les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration seront toujours placées, au lieu du départ, à l'arrière du train des voitures de la compagnie.

La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et les stationnements de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi spécial, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la compagnie.

Art. 45. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'Etat ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujétis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe. Le transport des voitures et wagons sera gratuit.

Art. 46. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccorder provisoirement les bouts séparés, d'après des instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les wagons du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit.

Art. 47. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 54 ci-après.

Art. 48. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 26.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 49. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 50. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

Art. 51. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de Lyon à Avignon et à Grenoble, ou qui seraient établies en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Lyon à Avignon, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élevaient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Lyon à Avignon, n'aurait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie par les lois qui autoriseront ultérieurement des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant le chemin de Lyon à Avignon à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

- 1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 0/0 du prix perçu par la compagnie ;
- 2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 0/0 ;
- 3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 0/0 ;
- 4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 500 kilomètres, 25 0/0.

Art. 52. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 53. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

Art. 54. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 55. Il sera institué près de la compagnie un ou deux commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite compagnie pour

tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat. Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 29 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du receveur général du département du Rhône une somme qui ne pourra excéder 70,000 fr.

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle, exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 56. La compagnie devra faire élection de domicile à Dijon. Dans le cas de non élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat-général de la préfecture du département du Rhône.

Art. 57. Les contestations qui s'élevaient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Rhône, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 58. Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication s'il n'a préalablement déposé une somme de 10 millions en numéraire, ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor, ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui forme le cautionnement de l'entreprise, sera rendue à la compagnie ainsi qu'il est dit à l'article 50.

Art. 59. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de 4 fr.

Chronique.

Les artistes du Grand-Théâtre ont nommé une commission de cinq membres qui doit s'occuper des moyens de donner sur notre première scène des représentations prochaines. Nous recevons de cette commission une note qui nous est communiquée trop tard pour être publiée dans notre numéro de ce jour ; elle paraîtra dans le *Censeur* de demain.

P. S. — On nous assure à l'instant que M. Fleury va demander des modifications à l'arrêté de la mairie.

— M. le maire de la Guillotière a pris récemment un arrêté par lequel il est défendu d'élever sur le territoire de cette commune des constructions en bois et briques. Cette sage mesure, qui semblait avoir été prise dans l'intérêt général, semble maintenant n'avoir été dictée que dans quelques intérêts particuliers. Si l'un de MM. les conseillers municipaux possède une maison dans un quartier de cette ville, on est certain que l'arrêté y sera sévèrement exécuté. On nous a affirmé qu'un édile de la rue de Condé veut forcer un industriel à démolir un hangar en bois qu'il a construit avant l'arrêté dont il s'agit, tandis que sur le cours Vitton et aux environs, où au un conseiller n'a encore pignon sur rue, on laisse journellement construire des baraques, non pas en briques, mais

en mauvaises planches. Nous ajouterons à ce que nous venons de dire du cours Vitton qu'il ne sera bientôt plus praticable pour les voitures. La voie pavée et les accotements sont défoncés presque sur toute sa longueur et forment de profondes et dangereuses excavations. Si l'administration actuelle avait quelque souci des vrais intérêts de la commune, les abus que nous venons de signaler auraient bientôt cessé.

Cour d'assises du Rhône.

Audience du 10 juin.

MM. Jackson et Dufour, commissionnaires sur le quai Saint-Clair, font à Saint-Etienne des achats considérables de rubans qu'ils expédient ensuite en Angleterre à différentes maisons de commerce. Ayant reçu à diverses reprises des plaintes de leurs commettants, qui établissaient que fréquemment les pièces n'avaient point le métrage déterminé, ces messieurs s'alarmèrent de reproches qui pouvaient faire suspecter leur probité ; l'un d'eux partit pour Londres, et il constata, en effet, que plusieurs déficits existaient sur des pièces qui récemment étaient sorties de leur maison. Plusieurs circonstances ayant fait présumer que l'auteur de ce vol n'était autre que le sieur Jean-Baptiste Marin, leur garçon de peine, une perquisition fut faite au domicile de ce dernier, et amena, en effet, la découverte d'une assez grande quantité de rubans que celui-ci avait enlevés aux pièces qu'il était chargé d'emballer. Il fut également établi que sa femme, qui ne pouvait ignorer la provenance frauduleuse de ces marchandises, en avait opéré la vente à différentes personnes. MM. Jackson et Dufour, entendus à l'audience, ont déclaré qu'on leur avait ainsi volé une somme de 5,700 fr. qu'ils ont été obligés de rembourser à des négociants de Londres. Marin, somme de 500 fr. environ ; sa femme prétend avoir ignoré que ces rubans provinssent d'un vol commis par son mari qui lui disait les avoir reçus de ses maîtres à titre de cadeau. Les débats ont formellement contredit ce système de défense ; aussi le jury les a-t-il déclarés coupables tous les deux. La cour a condamné Marin à six ans de réclusion, et sa femme à cinq années de la même peine.

Le gérant responsable, B. MURAT.

M. Chollet, rue de la Sphère, 7, propriétaire de deux perroquets mâle et femelle, a obtenu, à force de soins des œufs, ce qui est extraordinaire pour nos climats. Il espère que cette couvée arrivera à bon terme.

LA PATE DE GEORGE pour la guérison des MALADIES DE POITRINE est la plus agréable et la plus efficace. — Elle se vend moitié moins que les autres, par boîtes de 65 c. et 1 f. 25 c. dans toutes les meilleures pharmacies de Lyon, et principalement chez MM. LARDET, place de la Préfecture, 16 ; VERNET, place des Terreaux, 15, à la pharmacie des Célestins ; à Saint-Etienne, GARNIER-MARTIN, place de Foy, à Chalon-sur-Saône, FAIVRE, confiseur, Grande-Rue, 56 ; Mâcon, POUCHER-MOSSEL, pharmacien, et à Genève (Suisse), ROUZIER, Grande-Rue, 1.

LYON. IMPRIMERIE DE BOURSUY FILS, RUE DE LA POULLAILLERIE, 19.

Etude de M^e Lions, notaire à Condrieu.

A VENDRE.

UNE TRÈS - BELLE PROPRIÉTÉ, Située à Condrieu (Rhône).

Elle se compose de :

1° Une superbe maison d'habitation avec cour, bâtiments d'exploitation, terrasse sur le Rhône de 50 mètres de long, un grand clos bien planté, en bon état de culture, avec pavillon, bassin, salles d'ombrage, le tout d'un seul tènement contenant 2 hectares 60 ares, placé entre le Rhône et la route royale n° 86, qui joint immédiatement le clos sur une longueur de 250 mètres. La maison, quoique jouissant des avantages de la proximité du Rhône, n'a rien souffert des inondations de 1840; la plus grande élévation du fleuve n'a pas atteint le sol.

2° Un tènement de vigne en bon état, appelé les *Trois-Croix*, clos de murs en grande partie, avec petit bâtiment d'exploitation, contenant 1 hectare 36 ares.

S'adresser, à Condrieu, à M^e Lions, notaire, et à Lyon, à M. Louis Chaize, en l'étude de M^e Gallay, notaire, port Saint-Clair, 25. (5768)

A VENDRE PAR LOTS.

1° Une jolie maison de campagne et bâtiments d'exploitation situés à un kilomètre de la ville de Belley (Ain), avec un enclos de trois hectares trente-neuf ares vingt centiares, contenant jardin potager, cour, jardin anglais, vignes, terres, arbres fruitiers et mûriers; pressoirs et vases vinaïres. Cette maison, nouvelle construite et élégamment décorée, est dans la situation la plus riante. Mise à prix..... 24,000 fr.

2° Belle maison neuve située dans la grande rue de Belley. Mise à prix... 48,000 fr.

3° Enfin diverses pièces de prés, terres, vignes et bois situées à la porte de la ville, formant un beau domaine; le tout, y compris les articles 1 et 2 ci-dessus, estimé par le conseil de famille, pour servir de mise à prix..... 105,650 fr.

Ces immeubles dépendent de la succession bénéficiaire de M. Sévoz, de son vivant avocat et jugé-suppléant au tribunal de Belley. La vente aura lieu à Belley le 13 juillet 1845 au matin, par-devant M^e Rubat, notaire, commis par le tribunal. (2865)

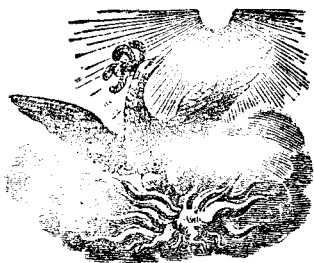
A céder de suite.

UN MAGASIN BIEN ACHALANDÉ

De draperies, soieries, rouenneries, nouveautés, et généralement de toutes espèces de marchandises pour habillement d'homme et de femme. Il est exploité depuis long-temps par la même famille, dans une petite ville de 3,000 âmes, située près de Roanne, dans le Charollais, sur les bords de la Loire, et environnée de communes rurales riches et populeuses. — Prix modéré. — On donnera à l'acquéreur toutes les facilités qu'il désirera pour le paiement.

S'adresser :

A Lyon, à M. Mauguin, horloger, place Bellecour, (9926)
A Roanne, chez M. Gerbois-Amelot, confiseur ;
A Chalon, chez M. Chevrier, rue du Change, 14 ;
Et à Mâcon, chez M. Simonin, rue Municipale.



LE PHÉNIX, compagnie d'Assurances sur la vie,

AUTORISÉE PAR ORDONNANCE DU ROI, DU 9 JUIN 1844.

Capital de garantie : QUATRE MILLIONS, entièrement distinct de celui de 17 millions de la compagnie Française du Phénix contre l'incendie.

Rentes viagères. — La Compagnie est constituée à des taux très-avantageux. La seule pièce à produire est l'extraît d'acte de naissance.

Elle donne comme taux d'intérêt :

A 50 ans	7 fr. 46 c. 0/0	A 70 ans	12 fr. » c. 0/0
55	8 40	75	13 31
60	9 54	80	14 89
65	10 68		

Directeurs à Lyon : MM. Guynemer et Eng. Roucler, quai de Retz, 37.

Pharmacie à Lyon. — Rue Palais-Grillet, 23.

DÉPURATIF DU SANG.

sirup végétal de salsepareille et de séné,

POUR LA

GUÉRISON DES MALADIES SECRÈTES

NOUVELLES OU ANCIENNES,

Dartres, gales rentrées, rougeurs à la peau, ulcères, écoulements, fleurs ou pertes blanches les plus rebelles, affections rachitiques, rhumatismales, et de toute acréte ou vice du sang et des humeurs.

Le traitement est prompt et aisé à suivre en secret ou en voyage; il n'apporte aucun dérangement dans les occupations journalières, et n'exige pas un régime trop austère. On fait des envois. (Affranchir et joindre un mandat sur la poste.)

Prix : 5 fr. le flacon.

Dépôt à St-Etienne, à la pharmacie Chéron, rue de la Comédie; à Marseille, M. Fabre, phar., sur le port. (8190)

PAR BREVET D'INVENTION

(Sans garantie du gouvernement.)

ORDONNANCE DU ROI DU 10 NOVEMBRE 1844.

Nouvelle et seule méthode dont l'efficacité est constatée par l'expérience pour la prompte et radicale guérison de toutes les maladies secrètes, écoulements, fleurs blanches, irritations de matrice, dartres, rhumatismes, etc. Chez M. CLARION, médecin, membre de plusieurs sociétés savantes, quai d'Orléans, n. 51, au 1^{er}, à Lyon. — Dépôts à MACON, chez M. Voituret, rue Municipale; à BOURG, chez M. Bichel; à RIVE-DE-GIER, chez M. Reynaud, tous trois pharmaciens; à SAINT-ETIENNE, à la pharmacie Rigollet; à PARIS, chez M. Martin, pharmacien, rue Neuve-des-Petits-Champs, 53, et dans toutes les villes de France et de l'étranger. (8869)

A VENDRE.

Jolie Maison bourgeoise, avec cour, jardin, puits et autres aisances, clos de mur, contenant 995 mètres carrés, située à Fontaines, lieu dit du *Petit-Moulin*.

S'adresser, pour traiter, à M. Damour, grande rue Mercière, 44, au 2^e, et pour voir la maison, sur les lieux. (2059)

Gaz de Montélimart.

MM. les actionnaires de la Compagnie du Gaz de Montélimart sont priés d'effectuer entre les mains de MM. veuve Morin Pons et Morin, banquiers de la Compagnie, le montant du premier versement de leurs actions. (2072)

A VENDRE,

Pour cause de mort et de maladie survenue.

Un Atelier de fondeur et de tourneur en cuivre sur robinets et autres pièces de mécanique, bien achalandé, situé rue Vaubecour, n° 11.

S'y adresser. (2064)

AVIS MÉDICAL.

On prépare à Lyon, dans la pharmacie MACORS, rue Saint-Jean, 30, un Sirop qui a le puissant avantage de guérir les enfants atteints de la coqueluche. Une odeur topettes de ce sirop suffisent pour faire disparaître cette cruelle maladie. (9117)

VENTE AUX-ENCHÈRES.

Mardi dix-sept juin 1845, à dix heures du matin, rue Saint-Côme, n° 6, au 4^e, il sera procédé, par le ministère d'un commissaire-priseur, à la vente aux enchères des objets mobiliers dépendant de la succession du sieur Charles-Joseph Roch, qui était employé à la poste aux lettres. (6375)

A VENDRE A L'AMIABLE.

Meuble de salon en velours cramoisi, rideaux de même couleur, glace et grande armoire à glace.

S'adresser quai d'Orléans, n° 11. (2073)

A VENDRE D'OCCASION.

Bonne Calèche garnie de tous les accessoires nécessaires pour voyager en poste. — Prix : 500 fr.

S'adresser à l'hôtel de Provence. (2056)

A LOUER DE SUITE.

UN MAGASIN

Place Montazel, n. 1.

S'adresser au portier. (9582)

AVIS.

L'ÉTUDE DE M^e THIAFFAIT, notaire, est actuellement rue SAINT-DOMINIQUE, n° 13, au 1^{er}. (9770)

GAZ DE VOIRON.

Les actionnaires du Gaz de Voiron sont prévenus que le 3^e versement est exigible depuis le 1^{er} juin à la caisse de veuve Morin-Pons et Morin, banquiers. (2066)

Maladies de Poitrine.

On recommande l'emploi Sirop du pectoral de mou de veau aux personnes atteintes de rhumes, catarrhes, coqueluches, asthmes, et dans toutes les irritations de poitrine. D'un goût agréable et d'un usage très-facile, ce Sirop calme promptement la toux, facilite la respiration, détruit l'irritation. Il se vend par flacons de 3 fr. et de 1 fr. 50 c., avec un prospectus, à la pharmacie MACORS, à Lyon, rue Saint-Jean, n. 30. (9116)

On y trouve également la Pâte pectorale de mou de veau. Le prix la boîte de 150 grammes est de 1 fr. 20 c.

SIROP PHLEENTERIQUE

contre LES BRITATIONS ET LES PHLEGMASIES DES VOIES URINAIRES, CONSEILLÉ ET PRÉPARÉ

Par M. BOUCHU,

Maître en pharmacie et Docteur-Médecin
Rue Saint-Jean, 48.

Ce Sirop, d'un usage simple et facile, guérit les gastrites chroniques, les spasmes, les maux d'estomac, les toux sèche, les fausses pleurésies, les vomissements, les coliques, les diarrhées, et les dérangements chez les femmes, les fatigues et les lassitudes des membres inférieurs. Il réveille l'appétit, relève les forces et donne en peu de temps une santé parfaite.

Chaque flacon, accompagné du mode de s'en servir, se vend 5 f.; 6 flacons, 15 f. (Affranchir.) (9826)

DÉPURATIF DU SANG

LE SIROP DE SALSEPAREILLE bien préparé est le remède le plus certain pour la guérison des maladies causées par un vice dans le sang, originel ou acquis. (8365)
CHEZ VERNET, PLACE DES TERREAUX.